

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 11 735.0
Anmeldetag: 18. März 2003
Anmelder/Inhaber: KEIPER GmbH & Co KG,
67657 Kaiserslautern/DE
Bezeichnung: Fahrzeugsitz mit Tischstellung
IPC: B 60 N 2/22

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 12. Februar 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag



Seckler

11. März 2003

KEIPER GmbH & Co. KG, 67657 Kaiserslautern

Fahrzeugsitz mit Tischstellung

Die Erfindung betrifft einen Fahrzeugsitz, insbesondere einen Kraftfahrzeugsitz, mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruches 1.

Bei Fahrzeugsitzen, deren Lehne mittels Gelenkbeschlägen am Sitzunterbau angebracht und in eine flache Stellung klappbar ist, wird zum Ausgleich des Gewichts der Lehne und gegebenenfalls des Insassens eine Lehnenkompensationsfeder verwendet, die beispielsweise in der DE 38 37 665 A1 in einer Ausführung als Spiralfeder offenbart ist. Die Lehnenkompensationsfeder kann auch als Drehstabfeder ausgebildet sein. Bei Fahrzeugsitzen der eingangs genannten Art mit Tischklappfunktion, bei denen die Lehne nach vorne in eine im wesentlichen horizontale Stellung klappbar ist, muß die Lehnendrehachse relativ hoch angeordnet sein, was aus Bauraumgründen einen Einsatz der bekannten Lehnenkompensationsfedern verhindert.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zu Grunde, einen Fahrzeugsitz der eingangs genannten Art zu verbessern, insbesondere hinsichtlich der Kompensation des Lehnengewichts. Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch einen Fahrzeugsitz mit den Merkmalen des Anspruches 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen sind Gegenstand der Unteransprüche.

Dadurch, daß eine sitzunterbaufest gelagerte Kompensationsfeder über ein bewegliches Hebelgetriebe in Wirkverbindung mit der Lehnstruktur steht, kann mit dem Hebelgetriebe der Höhenunterschied zwischen der Drehachse und dem Sitzunterbau überwunden und die Kompensationswirkung der Kompensationsfeder auf die Lehne

übertragen werden. Für eine definierte Bewegung des Hebelgetriebes weist dieses vorzugsweise untereinander angelenkte Bauteile, wie Hebel, Lenker und Koppeln auf. Durch Winkelformen können Richtungsumlenkungen erreicht werden.

Vorzugsweise weist die Kompensationsfeder in einer Zwischenstellung der Lehne zwischen der Gebrauchsstellung und der Tischstellung eine minimale Vorspannung auf, so daß sie sowohl beim Übergang in die Gebrauchsstellung als auch beim Übergang in die Tischstellung abfedert. Dies hält die Belastungen des Beschlags besonders gering. Die Zwischenstellung stellt ein stabiles Minimum für die Lehne dar. Das Hebelgetriebe weist vorzugsweise in einer Zwischenstellung der Lehne zwischen der Gebrauchsstellung und der Tischstellung, die bevorzugt mit der Zwischenstellung der minimalen Vorspannung der Kompensationsfeder übereinstimmt, einen Totpunkt auf. Der Totpunkt trennt die verschiedenen Übertragungsrichtungen und -winkel der Kompensationswirkung, die für den Übergang in die Gebrauchsstellung einerseits und in die Tischstellung andererseits optimiert sind. In einer bevorzugten Ausführung schneidet die Verlängerungslinie der Koppel im Totpunkt die Drehachse. d.h. die Koppel – und damit das Hebelgetriebe – übt im Totpunkt kein Drehmoment auf den Beschlag aus.

Im folgenden ist die Erfindung anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Es zeigen

Fig. 1 eine Seitenansicht des Ausführungsbeispiels in der Gebrauchsstellung,

Fig. 2 eine entsprechende Seitenansicht beim Übergang in die Tischstellung, wobei die Lehne eine Zwischenstellung einnimmt, und

Fig. 3 eine entsprechende Seitenansicht in der Tischstellung.

Ein Fahrzeugsitz 1 ist für eine hintere, d.h. zweite oder dritte Sitzreihe in einem Kraftfahrzeug vorgesehen. Ein Sitzunterbau 3 trägt ein in der Zeichnung nur angedeutetes Sitzkissen 5. Auf jeder Fahrzeugsitzseite ist ein Beschlag 7 angeordnet,

welcher als Gelenkbeschlag oder als Getriebebeschlag mit Freischwenkfunktion ausgebildet ist. Jeder Beschlag 7 weist ein erstes Beschlagteil 8 und zweites Beschlagteil 9 auf, welche relativ zueinander verdrehbar und verriegelbar sind. Die beiden Beschläge 7 sind über eine nicht näher dargestellte, zwischen den Beschlägen 7 verlaufende Übertragungsstange synchron entriegelbar. Jedes erste Beschlagteil 8 ist fest an der Lehnstruktur 10 einer Lehne 12 angebracht, während das zweite Beschlagteil 9 fest an dem nach oben gezogenen, hinteren Endbereich des Sitzunterbaus 3 angebracht ist. Die Drehachse 14 des Beschlags 7 bildet zugleich die Drehachse der Lehne 12.

Am ersten Beschlagteil 8 ist ein Lehnenanbindungsstück 16 angebracht, welches sich konzentrisch um die Drehachse 14 krümmt. Am Lehnenanbindungsstück 16 ist eine Koppel 20 mit einem Ende angelenkt, deren anderes Ende an einem Lenker 22 angelenkt ist, welcher mittels eines Lagerbolzens 24 drehbar am Sitzunterbau 3 gelagert ist. Der Lenker 22 weist eine Winkelform auf, wobei die Koppel 20 im Scheitelpunktbereich angelenkt ist, während der Lagerbolzen 24 am Ende eines Schenkels angeordnet ist. Am Ende des anderen Schenkels ist eine als Zugfeder ausgebildete Kompensationsfeder 26 eingehängt, welche an ihrem anderen, vorderen Ende am Sitzunterbau 3 angebracht ist. Die sitzunterbaufest gelagerte, vorgespannte Kompensationsfeder 26 ist näherungsweise horizontal und entlang des Sitzunterbaus 3 verlaufend angeordnet. Das Lehnenanbindungsstück 16, die Koppel 20 und der Lenker 22 bilden ein bewegliches Hebelgetriebe 28, über welches die Kompensationsfeder 26 in Wirkverbindung mit der Lehnstruktur 10 steht.

Die neigungseinstellbare Lehne 12 kann mittels Entriegeln und Verschwenken der Beschläge 7 verschiedene Gebrauchsstellungen einnehmen, die zum Einsitzen geeignet sind, wobei die Lehne 12 dann unterschiedlich gegenüber der Vertikalen in Fahrtrichtung nach hinten geneigt ist, beispielsweise in der sogenannten Designstellung um etwa 23°. Die Lehne 12 kann auch nach Entriegeln des Beschlags 7 nach vorne in eine Tischstellung geklappt werden, wobei dann die Rückseite der Lehne 12 im wesentlichen horizontal angeordnet ist und nach oben zeigt.

Das Hebelgetriebe 28 ist so ausgelegt, daß es in einer Zwischenstellung der Lehne 12 zwischen den Gebrauchsstellungen und der Tischstellung einen Totpunkt einnimmt. In diesem Totpunkt ist die Koppel 20 senkrecht zum Lehnenanbindungsstück 16 angeordnet, d.h. die Verlängerungslinie der radial abstehenden Koppel 20 schneidet die Drehachse 14. Die Kompensationsfeder 26 weist dann ihre geringste Vorspannung auf. Von dieser Zwischenstellung aus wird die Kompensationsfeder 26 in beide Richtungen mehr gespannt, d.h. sie federt sowohl gegen die Gebrauchsstellungen als auch gegen die Tischstellung ab. Nähert sich daher die Lehne 12 einer dieser Stellungen, so wird in beiden Fällen eine Belastung des Beschlags 7 durch das Gewicht der Lehne 12 vermieden, was Beschädigungen des Beschlags 7 beim Verriegeln vermeidet.

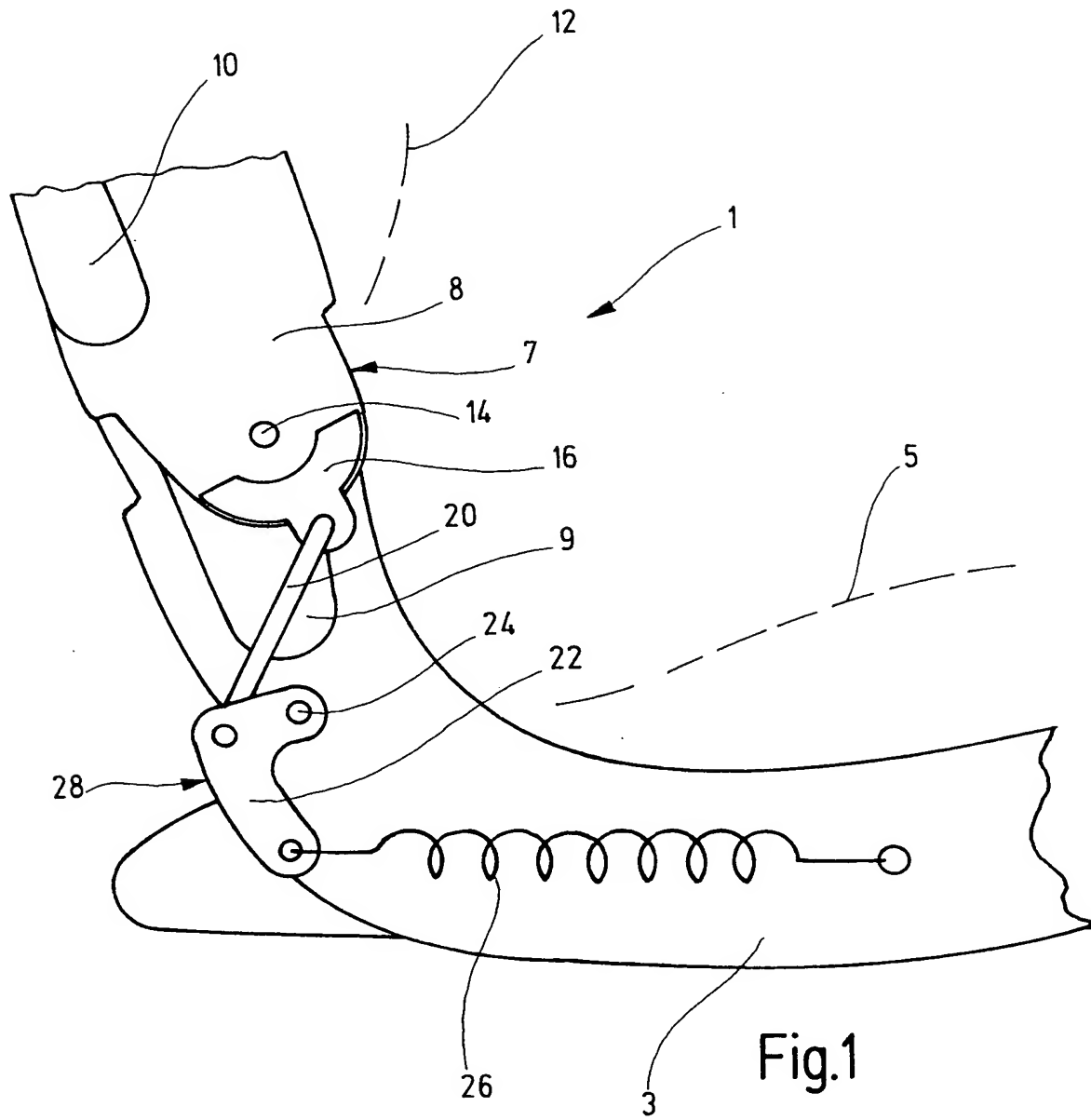
Bezugszeichenliste

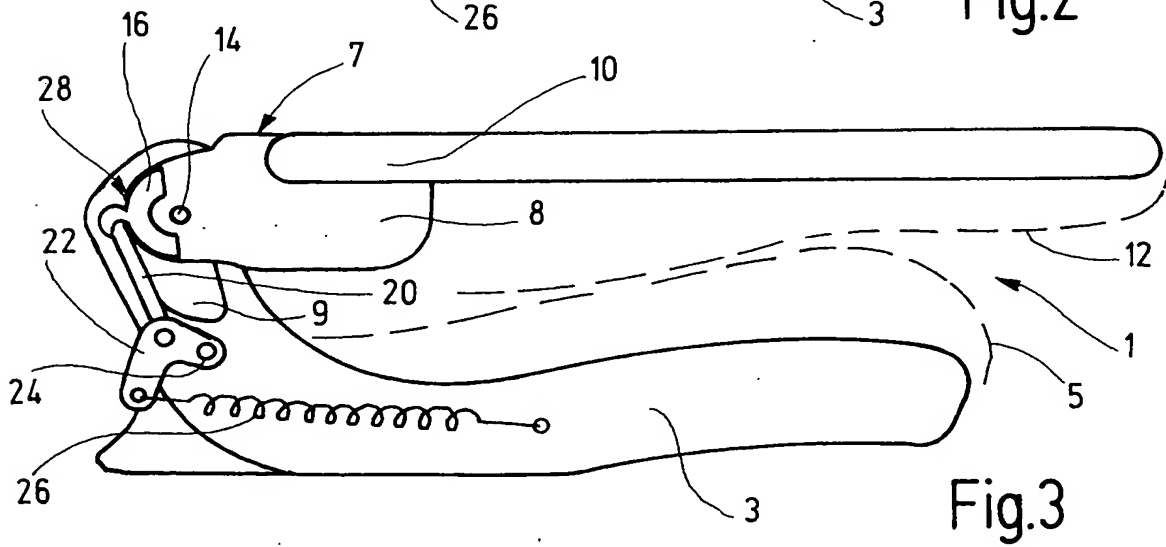
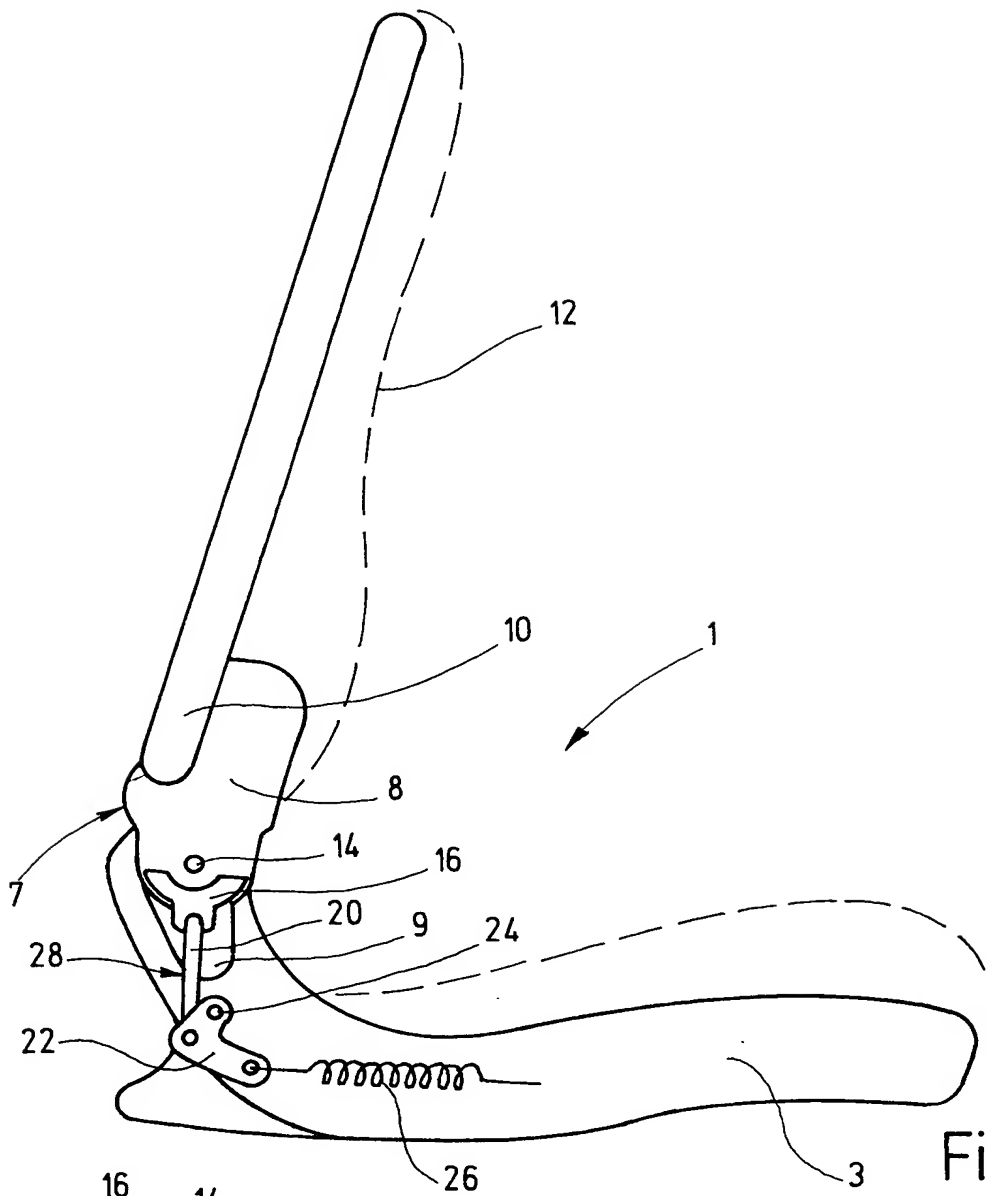
1	Fahrzeugsitz
3	Sitzunterbau
5	Sitzkissen
7	Beschlag
8	erstes Beschlagteil
9	zweites Beschlagteil
10	Lehnenstruktur
12	Lehne
14	Drehachse
16	Lehnenanbindungsstück
20	Koppel
22	Lenker
24	Lagerbolzen
26	Kompensationsfeder
28	Hebelgetriebe

Patentansprüche

1. Fahrzeugsitz, insbesondere Kraftfahrzeugsitz, mit einem Sitzunterbau (3), einer Lehnstruktur (10) einer Lehne (12), welche um eine Drehachse (14) zwischen wenigstens einer Gebrauchsstellung und einer Tischstellung klappbar ist, und wenigstens einem Beschlag (7), welcher mit einem ersten Beschlagteil (8) an der Lehnstruktur (10) und mit einem relativ zum ersten Beschlagteil (8) um die Drehachse (14) verdrehbaren zweiten Beschlagteil (9) am Sitzunterbau (3) fest angebracht ist, dadurch gekennzeichnet, daß eine sitzunterbaufest gelagerte Kompensationsfeder (26) über ein bewegliches Hebelgetriebe (28) in Wirkverbindung mit der Lehnstruktur (10) steht.
2. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Hebelgetriebe (28) einen schwenkbar am Sitzunterbau (3) gelagerten Lenker (22) aufweist
3. Fahrzeugsitz nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Lenker (22) eine Winkelform aufweist.
4. Fahrzeugsitz nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Kompensationsfeder (26) am Lenker (22) angebracht ist.
5. Fahrzeugsitz nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Hebelgetriebe (28) eine am ersten Beschlagteil (8) angelenkte Koppel (20) aufweist.
6. Fahrzeugsitz nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Koppel (20) an einem am ersten Beschlagteil (8) angebrachten Lehnenanbindungsstück (16) des Hebelgetriebes (28) angelenkt ist.

7. Fahrzeugsitz nach einem der Ansprüche 2 bis 4 und nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Koppel (20) am Lenker (22) angelenkt ist.
8. Fahrzeugsitz nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Kompensationsfeder (26) in einer Zwischenstellung der Lehne (12) zwischen der Gebrauchsstellung und der Tischstellung eine minimale Vorspannung aufweist.
9. Fahrzeugsitz nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Hebelgetriebe (28) in einer Zwischenstellung der Lehne (12) zwischen der Gebrauchsstellung und der Tischstellung einen Totpunkt aufweist.
10. Fahrzeugsitz nach einem der Ansprüche 5 bis 7 und nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß im Totpunkt die Verlängerungslinie der Koppel (20) die Drehachse (14) schneidet.





Zusammenfassung

Fahrzeugsitz mit Tischstellung

Bei einem Fahrzeugsitz (1), insbesondere einem Kraftfahrzeugsitz, mit einem Sitzunterbau (3), einer Lehnenstruktur (10) einer Lehne (12), welche zwischen wenigstens einer Gebrauchsstellung und einer Tischstellung klappbar ist, und wenigstens einem Beschlag (7), welcher mit einem ersten Beschlagteil (8) an der Lehnenstruktur (10) und mit einem zweiten Beschlagteil (9) am Sitzunterbau (3) fest angebracht ist, steht eine sitzunterbaufest gelagerte Kompensationsfeder (26) über ein bewegliches Hebelgetriebe (28) in Wirkverbindung mit der Lehnenstruktur (10).

Fig. 1

